EL MITO

56

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Drogo y "Breadvan": las GTO fuera de serie

Gendebien: invencible en Le Mans

1991: Alain Prost desafía a Senna y Mansell

F1/87: la criatura del "mago" Barnard

9 789504 900351 10056

$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 56

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

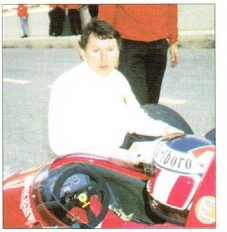
Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

F1 87, la criatura del "mago" Barnard

El ingeniero inglés, autor de los McLaren ganadores, llega a Maranello para impulsar un cambio en la historia del Cavallino: su auto obtendrá dos victorias.

La Ferrari digirió fatigosamente las desilusiones padecidas con la F1 86. Fue así que la Casa de Módena recurrió a nuevos técnicos; ante todo, el inglés John Barnard, que llegaba de McLaren. La F1 87 fue el primer auto de un curso totalmente nuevo para la Ferrari que, sin temor, utilizó a proyectistas de varias nacionalidades y no dudó en abrir una sede separada en Inglaterra.

John Barnard y Gerhard Berger, los dos personajes clave de la Ferrari en 1987. Arriba, el piloto austríaco en el GP de México 1987: se retirará.



EL CAVALLINO TRIUNFO EN JAPON Y AUSTRALIA

En 1987, la F1 87 logró dos significativas victorias en Japón y en Australia con Berger, al final de una temporada difícil y no siempre positiva. La supremacía de los Williams-Honda le permitió a Nelson Piquet ganar su tercer título mundial delante de su compañero Nigel Mansell. En el Mundial, los pilotos de la Ferrari finalizaron en quinto y séptimo puestos, con Berger mejor ubicado que Alboreto. Entre los constructores, la Ferrari fue precedida por Williams, McLaren y Lotus.

UN PROYECTO FIRMADO POR BRUNNER Y POSTLETHWAITE

Mientras se esperaba la llegada de Barnard (prevista para noviembre de 1986), la coordinación del proyecto de la F1 87 le fue confiada al austríaco Gustav Brunner. En realidad, los padres de la monoplaza que compitió en 1987 fueron muchos. En efecto, Harvey Postlethwaite se ocupó de la

FICHA TECNICA

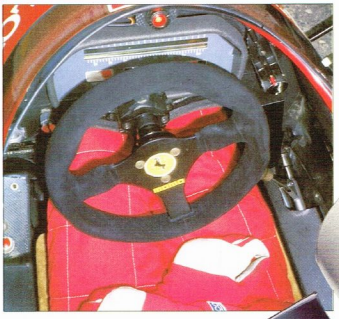
Motor:	central longitudinal, 6 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 81 x 48,4 mm, 1496,43 cm³, compresión 8:1
Distribución:	4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli; 2 turbos Garrett
Potencia:	930 CV a 11.500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de material compuesto en nido de abeja de fibra de carbono y Kevlar
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 6 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas, con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	de 13", Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,28/2,12/1,00 m
Ejes:	del. 1,791 m, tras. 1,677 m
Capacidad tanque:	195 litros
Peso:	542 kilos
Unidades producidas:	7
Números de chasis:	de 095 a 101

Una Ferrari F1 87 poco antes de la largada.

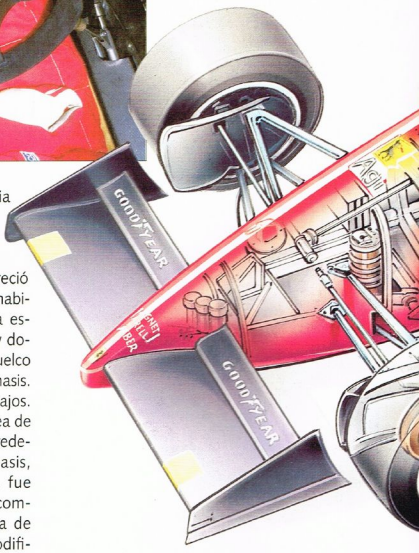
realización de los chasis de materiales compuestos, Jean-Claude Migeod cuidó el estudio de la aerodinámica, mientras que Jean Jacques His y Aldo Renzetti fueron responsables del motor.

CARROCERIA MAS BAJA Y MAS ESBELTA

A ellos se les sumó, desde el momento de su llegada, John Barnard en calidad de supervisor del proyecto. La F1 87 resultó muy diferente de la F1 86. Siguiendo la tendencia general de reducir la sección frontal y de bajar los autos, la F1 87 fue mucho más esbelta. Desapareció la gran cúpula detrás del habitáculo, sustituida por una estructura mucho más baja y dominada por la barra antivuelco que ya no pertenecía al chasis. Los pontones eran más bajos. También se modificó la línea de la trompa y de la parte alrededor del habitáculo. El chasis, como ya era costumbre, fue realizado con materiales compuestos, con uso de fibra de carbono y Kevlar. Las modificaciones a los reglamentos introducidas en 1987 tuvieron su influencia en la realización de las monoplazas de Fórmula 1, y especialmente de los motores. La Federación Internacional impuso el uso de válvulas especiales (llamadas "pop off")



El cuentavueltas de la F1 87 es de tipo digital.



que les impedían a los motores turbo utilizar presiones de sobrealimentación superiores a los 4 bar.

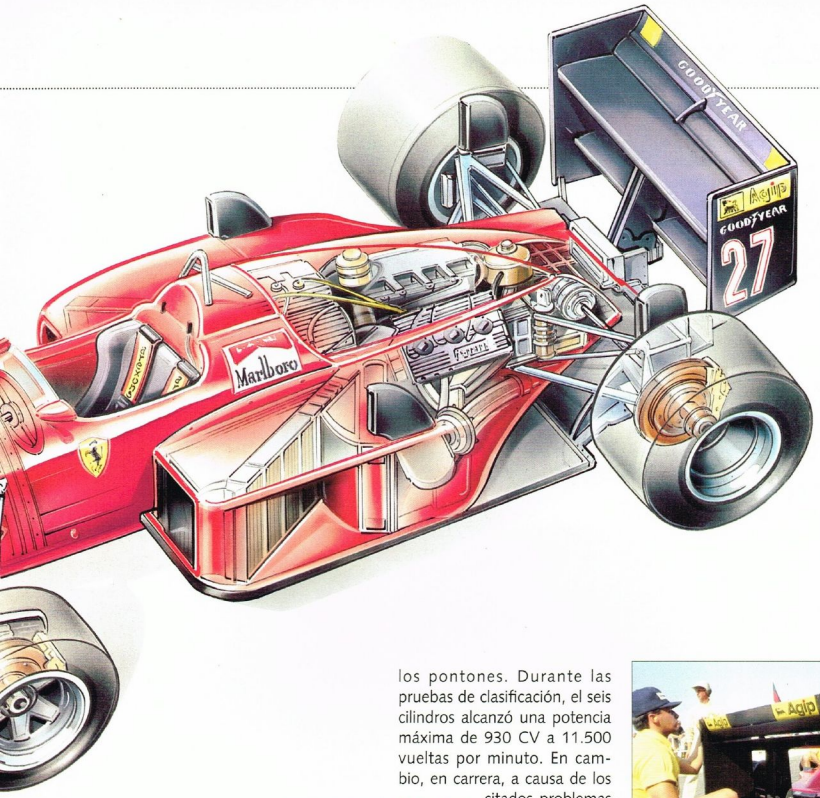
PROHIBIDO EL ABASTECIMIENTO DE NAFTA EN CARRERA

Además, junto a la prohibición de abastecerse en carrera, quedó vigente el límite máximo de 195 litros para la capacidad de los tanques de las monoplazas equipadas con motores turbo. En carrera (salvo raras excepciones en circuitos como Mónaco), esto implicaba no poder utilizar la potencia máxima disponible, so pena de consumos que no le habrían permitido al auto llegar a la meta.

Para 1987, el desarrollo del motor seis cilindros sobreali-

VALVULAS PARA NO SUPERAR LOS 1400 CV

Por reglamento, en 1987 en Fórmula 1 se aplicaron a los conductos de aspiración de los motores turbocomprimidos unas válvulas especiales que, a través de salidas oportunamente reguladas, impedían que las presiones de sobrealimentación superaran el nivel de 4 bar. Esto era para limitar la escalada hacia potencias cada vez más elevadas y contener los costos debidos a las inevitables roturas de motores que padecían esfuerzos cada vez más intensos. En teoría, una vez conseguida la necesaria resistencia de los materiales, es posible lograr potencias extraordinarias con un motor sobrealimentado por turbocompresores. Se comenta que, especialmente en las pruebas de clasificación, algunos constructores habían logrado, en 1986, superar la barrera de los 1400 CV de potencia. A partir de 1987, siempre en las pruebas, ninguna monoplaza pudo superar la potencia de 950 CV.



En el corte se nota la aerodinámica sofisticada de la F1 87, especialmente en la trompa filosa y en la parte trasera.

mentado de la Ferrari fue particularmente importante. Los técnicos, dirigidos por His y Renzetti, redujeron el ángulo entre bancadas de cilindros de 120° a 90°, manteniendo sin cambios las medidas internas de diámetro y carrera y la cilindrada en 1496 centímetros cúbicos. Entre las novedades, hay que citar la adopción del block de fundición en reemplazo de aleación liviana, además de la nueva ubicación de los engranajes de distribución en la parte delantera.

La sobrealimentación estaba garantizada por dos turbocompresores Garrett (uno por cada bancada), enfriados por tomas de aire específicas, ubicadas en la parte superior de los pontones. Durante las pruebas de clasificación, el seis cilindros alcanzó una potencia máxima de 930 CV a 11.500 vueltas por minuto. En cambio, en carrera, a causa de los citados problemas de consumo, los pilotos disponían de apenas 880 CV, al mismo régimen de rotación.

Con respecto a la transmisión, la F1 87 introdujo, con el regreso a la caja longitudinal, una significativa novedad para monoplazas de Fórmula 1 Ferrari. En efecto, desde 1975 los rojos autos italianos estaban equipados con cambios transversales.

CAJA LONGITUDINAL PARA DISMINUIR EL ANCHO

Esta solución técnica fue elegida para reducir las dimensiones laterales de la transmisión. De esta manera, se consideró más importante la búsqueda aerodinámica (con el aprovechamiento del espacio disponible) que una mejor distribución de los pesos.

Los mecánicos alrededor del auto de Berger, en el GP de Francia 1987.

En el curso de la temporada, la F1 87 denunció una grave falta de confiabilidad. Alboreto coleccionó nada menos que 12 retiros en 16 carreras, 11 de los cuales fueron consecutivos.

LA F1/87 DEBUTA EN EL GRAN PREMIO DE BRASIL

Berger, a su vez, fue obligado a parar nueve veces. En el debut, en el GP de Brasil en Jaca-

Alboreto, a la izquierda, y Berger. Para el italiano, los mejores resultados de la temporada fueron los dos terceros puestos de Mónaco e Imola.

repaguá, cerca de Río de Janeiro, la F1 87 cosechó un cuarto puesto con Berger. Alboreto, retirado a tres vueltas de la meta, logró clasificarse octavo.

En Imola, en el GP de San Marino, Alboreto se ubicó en el tercer lugar detrás del ganador Mansell y de Senna. Berger fue detenido por problemas de tipo eléctrico. En el GP de Bélgica, en Spa-Francorchamps, ambas F1 87 se retiraron. La noticia de ese fin de semana, sin embargo, fue el pase de Mauro Forghieri (que ya no se ocupaba de la Fórmula 1) de Ferrari a Lamborghini, para la cual iba a proyectar un nuevo motor aspirado de Fórmula 1.

Luego de un espantoso accidente en el curso de las pruebas del jueves, Michele Alboreto logró subir al podio del GP de Mónaco, finalizando en el tercer puesto detrás de Senna y Piquet. Berger terminó en el cuarto lugar, detrás del compañero de equipo. El piloto austríaco se ubicó en el cuarto puesto también en el GP de los Estados Unidos, disputado en Detroit, mientras que Alboreto, por fallas en la caja, comenzó su increíble serie de retiros, justamente en el circuito estadounidense. También Berger, a su vez, debió abandonar cinco veces consecutivas. La mayor parte de los problemas tuvo que ver con el motor.

Para ver una Ferrari F1 87 en la llegada, hubo que esperar hasta el GP de Italia en Monza, con Berger cuarto. Entre tanto, la Ferrari decidió confinar a Barnard en Guildford para que se ocupara a tiempo completo del proyecto de la nueva monoplaza de Fórmula 1. El técnico inglés no siguió más las carreras ni el desarrollo de la F1 87, que ya había quedado huérfana de Brunner, quien había dimitido justamente por desacuerdos con Barnard. En las pistas, el responsable técnico de la Ferrari volvió a ser Postlethwaite, mucho más querido por el equipo y por los mecánicos que John Barnard.

Para la F1 87, la decisión fue positiva. El primer resultado concreto llegó con la pole position de Berger en el GP de Portugal en Estoril. El piloto aus-

Berger, arriba, en el GP de México 1987 con la F1 87.

Michele Alboreto en el Gran Premio de Gran Bretaña 1987. Arriba, foto de grupo del equipo en 1987.

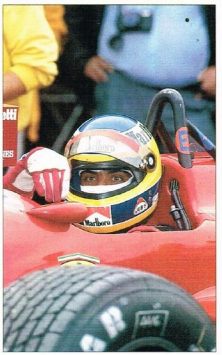
tercera fila, terminó segundo después de que Senna, quien había llegado a la meta antes que él, fuese descalificado a causa de las dimensiones excesivas de las tomas de aire de los frenos. La carrera de la F1 87 no se cerró con el final de la temporada. Con las oportunas adaptaciones a los nuevos reglamentos, la monoplaza compitió también en 1988, el último año de los motores turbo en la Fórmula 1.

Alboreto en el GP de Bélgica 1987.

triacò estuvo cerca de la victoria: lideró hasta dos vueltas del final, pero pagó el excesivo deterioro de las cubiertas con un trompo que favoreció a Prost. De cualquier manera, Berger se ubicó en el segundo lugar, y relanzó las ambiciones de Ferrari. En Jerez, en el GP de España, ambas F1 87 largaron de la segunda fila, pero no pudieron terminar la carrera. Otro doble abandono fue el resultado del GP de México.

AL FINAL DE LA TEMPORADA, LA REVANCHA DE LA F1 87

La revancha de la F1 87 llegó en el GP de Japón en Suzuka. Berger, que largó de la pole position, dominó la carrera, con Alboreto ubicado en el cuarto puesto.
También en Australia, en Adelaida, Berger conquistó la pole position y la victoria, y se impuso de manera arrolladora. Alboreto, que largó desde la



Michele Alboreto, listo para la largada del Gran Premio de Austria de 1987.

LOS RESULTADOS DE LA F1 87

1987

GP Brasil, *12 abril*	*4° Berger*
GP S. Marino, *3 mayo*	*3° Alboreto*
GP Mónaco, *31 mayo*	*3° Alboreto, 4° Berger*
GP EE. UU., *21 junio*	*4° Berger*
GP Italia, *6 septiembre*	*4° Berger*
GP Portugal, *20 septiembre*	*2° Berger*
GP Japón, *1° noviembre*	*1° Berger, 4° Alboreto*
GP Australia, *15 noviembre*	*1° Berger, 2° Alboreto*

DE FIORANO A GUILDFORD

En la historia de la Ferrari, 1987 es un año importante. Marcó el debut de la GTO (Guildford Technical Operations), creada en función del técnico John Barnard, quien llegaba de McLaren. Para permitirle a Barnard seguir trabajando en Inglaterra, la Ferrari inauguró una estructura en Guildford, dirigida por el ingeniero. Conectada por computadora y telefax con la Sección Carreras de Fiorano, la GTO representó la realización de esa "antena tecnológica" pedida por Enzo Ferrari y sus colaboradores para permitirles a las monoplazas italianas de Fórmula 1 ser competitivas. En los años anteriores, había resultado evidente la ventaja de los equipos ingleses en el sector de los chasis y del desarrollo aerodinámico. La GTO, además de realizar proyectos, sucesivamente se ocupó también de la construcción de los chasis de las monoplazas Ferrari de Fórmula 1.

1991, Alain Prost desafía a Senna y a Mansell

Alain Prost, arriba, y Jean Alesi, pilotos del Cavallino en 1991. En la foto grande, Prost en el GP de España de 1991.

Ni una victoria para el Cavallino, que, sin embargo, logra clasificarse tercero en el Mundial de Constructores. En el GP de Australia con la Ferrari corre Gianni Morbidelli, sustituyendo a Prost.

En 1991 Ferrari tuvo un año difícil, especialmente después de que Prost hubiese luchado, el año anterior, para conquistar el Mundial. Sin lograr ganar un Gran Premio, Prost y Alesi fueron, respectivamente, quinto y séptimo en la tabla mundialista. Senna se coronó campeón del mundo por tercera vez, superando a Mansell. Entre los constructores, se impuso con lo justo McLaren delante de Williams, con la Ferrari en el tercer lugar.
En Phoenix, en el GP de los Estados Unidos, Senna dominó la carrera, comenzando de la mejor manera la temporada, mientras que Prost se consoló con el segundo puesto.

La foto oficial, con todos los pilotos del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1991.

Aprovechando la lluvia caída en las últimas vueltas, Senna ganó también en el GP de Brasil en Interlagos. El brasileño logró preceder a Patrese, a pesar de quedarse con la caja trabada en la sexta marcha sobre el final de la carrera. Prost y Alesi se ubicaron cuarto y sexto.
Con la pista mojada, Prost hizo un trompo en la vuelta de reconocimiento del GP de San Marino y ni siquiera largó. Senna, mientras la pista se iba secando paulatinamente, fue otra vez primero, dejando atrás a su compañero Berger y a Lehto.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

***GP de EE.UU.**, 10 de marzo*	*2° Prost*
***GP de Brasil**, 24 de marzo*	*4° Prost, 6° Alesi*
***GP de Mónaco**, 12 de mayo*	*3° Alesi, 5° Prost*
***GP de Francia**, 7 de julio*	*2° Prost, 4° Alesi*
***GP de Inglaterra**, 14 de julio*	*3° Prost*
***GP de Alemania**, 28 de julio*	*3° Alesi*
***GP de Hungría**, 11 de agosto*	*5° Alesi*
***GP de Italia**, 8 de septiembre*	*3° Prost*
***GP de Portugal**, 22 de septiembre*	*3° Alesi*
***GP de España**, 29 de septiembre*	*2° Prost, 4° Alesi*
***GP de Japón**, 20 de octubre*	*4° Prost*
***GP de Australia**, 3 de noviembre*	*6° Morbidelli*

LA FERRARI BRILLA EN EL GP DE FRANCIA

Senna ganó su cuarto GP consecutivo en Mónaco, venciendo a Mansell y Alesi. Prost, con una vuelta de retraso, finalizó

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

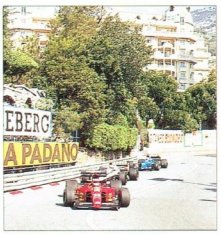
Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Senna	McLaren-Honda	96	7 (EE.UU., BR, RSM, MC, HU, B, AUS)
Mansell	Williams-Renault	72	5 (F, GB, A, I, E)
Patrese	Williams-Renault	53	2 (MEX, P)
Berger	McLaren-Honda	43	1 (J)
Prost	Ferrari	34	
Piquet	Benetton-Ford	26,5	1 (CND)
Alesi	Ferrari	21	
Modena	Tyrrell-Honda	10	
De Cesaris	Jordan-Ford	9	
Moreno	Benetton-Ford	8	
Martini	Minardi-Ferrari	6	
Gachot	Jordan-Ford	4	
Lehto	Dallara-Judd	4	
Schumacher	Benetton-Ford	4	
Brundle	Brabham-Yamaha	2	
Hakkinen	Lotus-Judd	2	
Nakajima	Tyrrell-Honda	2	
Bailey	Lotus-Judd	1	
Bernard	Lola-Ford	1	
Blundell	Brabham-Yamaha	1	
Capelli	Leyton House-Ilmor	1	
Pirro	Dallara-Judd	1	
Suzuki	Lola-Ford	1	
Morbidelli	Ferrari	0,5	

1991: LA GUERRA DEL GOLFO

Política: *En Italia, el PCI se transforma en Partido Democrático de la Izquierda (PDS). Independencia de los países bálticos Letonia, Estonia y Lituania, así como de Eslovenia y Croacia. Comienza la guerra serbo-croata. Disolución de la URSS y nacimiento de la Comunidad de Estados Independientes (CEI). Fuerzas de la ONU, lideradas por los Estados Unidos, derrotan a Irak en la Guerra del Golfo. Saddam Hussein permanece en el poder. Paz entre las dos Coreas después de 38 años. Abolición del "apartheid" en Sudáfrica.* ***Tragedias:*** *En el puerto de Livorno el transbordador Moby Prince choca con el petrolero Agip Abruzzo y se incendia: mueren 141 pasajeros y miembros de la tripulación, con un único sobreviviente.*

Jean Alesi en el GP de los EE.UU. 1981: se retirará.

en el quinto lugar. En Montreal, Mansell dominó el GP de Canadá, pero dejó que el motor de su Williams se apagara a pocos metros de la meta. Así, un asombrado y afortunado Piquet ganó delante de Módena y Patrese. En el GP de México, fue Patrese quien se impuso luego de un lindo duelo con su compañero Mansell, que llegó segundo. En Magny Cours, en el GP de Francia, Prost luchó con Mansell que, al final, prevaleció sobre la Ferrari del piloto francés. Tercero fue Senna, delante de Alesi y Patrese. Luego, Mansell triunfó en el GP de Inglaterra en Silverstone, delante de Berger, Prost y Senna. También el GP de Alemania en Hockenheim fue dominado por los Williams, con Mansell primero y Patrese segundo. Alesi fue tercero, mientras que Prost salió de pista y fue obligado al retiro cuando luchaba con Senna. Este volvió al éxito en el GP de Hungría, en el cual estuvo al frente desde el comienzo. Mansell y Patrese fueron segundo y tercero, respectivamente, delante de Berger y Alesi.



Jean Alesi en Montecarlo, 1991.

En el GP de Italia, Prost, en el podio, festeja el tercer lugar.

ALESI CUIDA LAS CUBIERTAS Y ROZA LA VICTORIA

En el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps, la Ferrari de Alesi, gracias a la táctica de no cambiar las cubiertas, promediando de la carrera se encontró al frente. Pero el sueño de una victoria de la Ferrari se esfumó a causa del motor. Senna, a pesar de graves problemas en la caja, logró ganar, delante de Berger. Mansell fue primero en el GP de Italia en Monza, luego de haber superado a Senna. Prost terminó en el tercer lugar, seguido por Berger. Luego de liderar el GP de Portugal, Mansell tuvo que resignar sus esperanzas de coronarse campeón del mundo cuando perdió una rueda mientras salía del cambio de neumáticos. El inglés, luego, fue descalificado por haber puesto esa cubierta en medio del carril de los boxes. Así ganó Patrese, que dejó a sus espaldas a Senna y Alesi. El GP de España, en Barcelona, se disputó sobre la pista que se estaba secando luego de la lluvia de la mañana. Mansell ganó después de un emotivo "sorpasso" a Senna, quien posteriormente sufrió un trompo. Segundo fue Prost, quien precedió a Patrese, Alesi y Senna. En el GP de Japón, Senna se coronó campeón del mundo. El piloto brasileño lideraba, pero, a pocos metros de la llegada, disminuyó su marcha y dejó ganar a Berger. Patrese fue tercero y Prost, cuarto, en la que fue su última carrera con la Ferrari. De hecho, el francés fue despedido antes del último gran premio.

En Australia, en Adelaida, la carrera fue interrumpida después de 14 vueltas por la lluvia. Ganó Senna delante de Mansell. Gianni Morbidelli, sustituto de Prost con la Ferrari, terminó brillantemente en el sexto puesto, obteniendo medio punto en la clasificación del Mundial.

LAS GT CARRERA

Dos GTO muy especiales

1962: la rareza de las berlinettas oficiales para correr estimula la inventiva de los preparadores. Así nacen dos 250 GT fuera de serie: las GTO Drogo y "Breadvan".

La GTO Drogo, a la izquierda, como la "Breadvan", disponia de 290 caballos. Esta última, a la derecha, recibía su nombre por el parecido de su cola con los furgones de panadería usados en Inglaterra.

Mientras que en los primeros años de actividad no existían prácticamente dos Ferrari iguales entre las GT presentadas en carrera, con el paso del tiempo las cosas cambiaron por la producción en serie (aunque reducida). Sin embargo, alguien se esmeró en la producción de piezas únicas de competición, y es gracias a estos apasionados que, en los años de oro de las míticas GTO, nacieron los vehículos de estas páginas, la "Breadvan" y las especiales Drogo-Bizzarrini.

Tienen una misma razón de ser: la escasez de GTO nuevas de fábrica. Un problema que tocó de cerca al conde Giovanni Volpi de Misurata, patrón de la escudería Serenissima de Venecia, con un agravante de peso: su relación con Ferrari se había vuelto difícil después de que había contratado algunos de los protagonistas del famoso "éxodo" de 1961 (entre ellos, el técnico Giotto Bizzarrini) para desarrollar la nueva pequeña deportiva con la marca ATS.

TRES FERRARI "GTO FUERA DE SERIE"

Qué hacer? Simple: si no se podía tener una GTO nueva de fábrica, la iba a construir recurriendo a los mismos hombres que la habían realizado para la Ferrari.

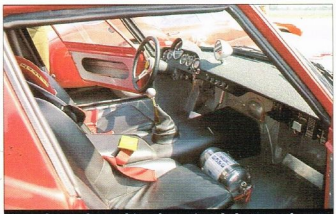
Las tomas de aire detrás de los neumáticos de la Drogo repiten las de la GTO oficial.

También la GTO Drogo tenía un spoiler sobre la cola.

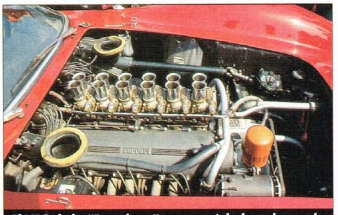
LA "BREADVAN" NACIO EN APENAS TRES SEMANAS

El proyecto fue realizado en tiempo récord: en menos de tres semanas, una 250 GT SWB (el mismo auto con chasis 2819 GT utilizado por Olivier Gendebien en el Tour de France 1961) fue dotada de una nueva, extraña carrocería, en la

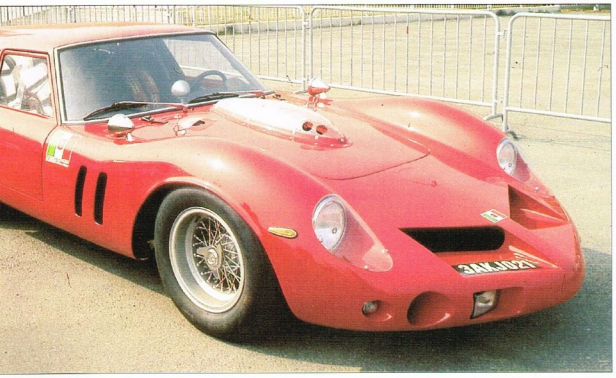
que Bizzarrini había llevado hasta un extremo sus ideas aerodinámicas, especialmente en la cola trunca y alta, mientras que el motor había sido retrasado aun más que en las GTO. Desde su primera salida, este vehículo recibió el apodo de "Breadvan", literalmente "furgón del pan", porque su parte trasera se parecía más a la de



La palanca de cambios deportiva de la "Breadvan".



El V12 de la "Breadvan" es monoárbol por bancada.



un furgón de reparto que a la de un auto de competición. Sólo unos años después se iba a entender plenamente la modernidad del proyecto, realizado por una decena de artesanos directamente dependientes de Bizzarrini. En su mecánica, fueron adoptados seis carburadores Weber 38 DCN, como en las GTO semioficiales, mientras que el sistema de lubricación fue transformado a carter seco, con una serie de piezas especialmente realizadas. De este trabajo fueron encargados Neri y Bonacini de Módena.

La idea de Volpi de Misurata muy pronto tuvo seguidores, primero en Piero Drogo, que convenció a Bizzarrini, Neri y Bonacini para que colaboraran con su Carrocería Sport Cars de Módena. Así nacieron otros dos ejemplares, siempre

La extraña y voluminosa cola de la "Breadvan".

FICHA TECNICA

Motor: anterior y longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953,21 cm³	
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN doble cuerpo
Encendido:	mono con 2 distribuidores
Potencia:	290 CV a 7400 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 o 5 marchas + MA
Embrague:	monodisco a seco
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Dirección:	circulación de esferas
Frenos:	a disco
Llantas:	de rayos Borrani
Neumáticos:	del. 6.00-15, tras. 7.00-15
Paso:	2,40 metros
Peso:	900 kilos
Unidades producidas:	1 Breadvan, 2 Drogo
Números de chasis:	2819 GT (Breadvan); 2053 GT, 2735 GT (berlinetta Drogo/Bizzarrini)

sobre la base de la 250 GT SWB, menos elaboradas que la "Breadvan" pero, de todos modos, muy diferentes de las Ferrari de serie.

UNA "GTO DROGO" FUE TOTALMENTE DESTRUIDA

La primera de estas berlinetas terminó destruida en un accidente, mientras que la otra fue restaurada completamente en años recientes.

EL CORTE NETO DE BIZZARRINI

Pocos técnicos de los años Sesenta estaban tan convencidos de la importancia de la aerodinámica de los autos como Giotto Bizzarrini. El ingeniero toscano había insistido para convencer a Ferrari de la necesidad de adoptar la cola trunca en la 250 GTO, aunque había sido obligado a una serie de compromisos. Se puede entender, entonces, su entusiasmo cuando le fueron encargadas las GTO fuera de serie. En la práctica, son una evolución del mismo concepto, que posteriormente iba a ser llevado a la realidad con la espléndida 5300 GT que tenía como marca el nombre del mismo técnico y motor V8 estadounidense. La "Breadvan" es la más famosa del grupo, pero la más equilibrada sigue siendo seguramente la realizada por Drogo (sobre la base de la SWB con chasis 2735 GT, llevada a la victoria en numerosas competencias en 1961 por Stirling Moss): un auto que requería adaptación, ya que las butacas tenían el respaldo muy inclinado hacia atrás a causa de la limitada altura del habitáculo.

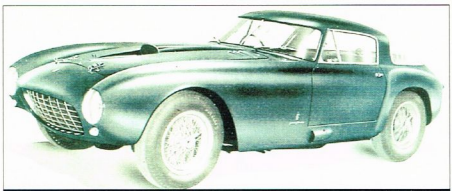
375 MM Berlinetta, una GT con carácter

1953: nace para las competiciones con la mecánica de la Sport 340 MM, pero muy a menudo es adquirida para uso en ruta. El motor tiene 340 caballos y la velocidad máxima es de 289 kilómetros horarios.

Esta es la historia de un auto de carrera que fue apreciado por los clientes, al punto de transformarse, prácticamente, en un auto para la ruta. Es la historia de la 375 MM Berlinetta.

FERRARI DE COMPETICION USADA EN LA RUTA

Eran tiempos en los cuales, quien tuviera el dinero suficiente y también bastante locura, podía llegar a Ferrari y adquirir una de las Gran Turismo de competición utilizadas en carrera y hasta una Sport, que quizá venía "vestida" como una elegante spider o coupé. Con la 375 MM Berlinetta pasó más o menos así. En efecto, el vehículo no debutó en ruta sino en pista, en 1953, nada menos que en las 24 Horas de Le Mans. Se trataba de una dos puestos con carrocería cerrada, diseñada por Pinin Farina sobre una mecánica derivada de la 340 MM, un auto puramente de competición. El motor es un V12 de 4,5 litros, 400 centímetros cúbicos más que la 340 MM. Esto comportaba un incremento de potencia de 40 CV: 340 caballos contra 300. El vehículo corría veloz. Ganó las 24 Horas de Spa, los 1000 Km del Nürburgring, carreras en Pescara y en Casablanca y, en 1954, los 1000 Km de Buenos Aires. Pero, sobre todo, gustaba. Le gustaba a los pilotos, pero también a la clientela normal, que comenzó a pedirla. La mecánica y la potencia permanecieron sin cambios. Se fabricaron cinco carrocerías: cuatro fueron firmadas por Pinin Farina, una por Vignale, y se trataba de una spider. Al público de esos primeros años Cincuenta no le parecía cierto tener en las manos un auto de competición para usarlo en las rutas abiertas al tránsito. La performance de esta Ferrari era realmente superlativa. El motor es un biárbol a la cabeza con una relación de compresión 9:1: ¡todo un auto de competición!



La 375 MM Pinin Farina de 1953.

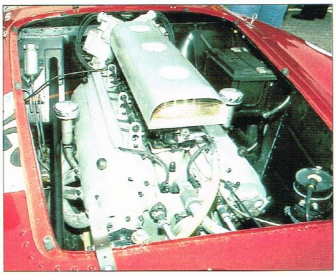
En la línea de Pinin Farina se notan los reducidos desniveles delantero y trasero de la carrocería.

EL PESO ESTA LIMITADO A 900 KILOGRAMOS

El peso era de apenas 900 kilogramos. El paso del chasis era largo, porque el auto estaba pensado para el uso en carreras de duración, probablemente en circuito, como justamente demostró su debut en las 24 Horas de Le Mans.
Algunas 375 MM son realmente de carrera, como la Spider Competición de Pinin Farina, una por Vignale, y se trataba de una spider. Al público de esos primeros años Cincuenta no le parecía cierto tener en las manos un auto de competición para usarlo en las rutas abiertas al tránsito. La performance de esta Ferrari era realmente superlativa. El motor es un biárbol a la cabeza con una relación de compresión 9:1: ¡todo un auto de competición!

El V12 de la 375 MM dispone de 340 caballos.

La extensa luneta de la 375 MM es de perspex.



FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 84 x 68 mm, 4522,94 cm³, compresión 9:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 IF/4C o 42 DCZ
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio y acero, coupé y convertible; 2 puertas, 2 puestos; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables y elástico transversal inferior, tras. puente rígido con elásticos semielípticos longitudinales
Frenos:	tambores
Llantas:	16 pulgadas
Paso:	2,60 metros
Ejes:	del. 1,325 m, tras. 1,320 m
Peso:	900 kilos
Tanque:	180 litros
Velocidad máxima:	289 Km/h
Producción:	1953-1955
Unidades producidas:	5

na, dos lugares y un esbozo de parabrisas bajo y sólo para dos, porque oficialmente se trataba de un vehículo biplaza.

PARABRISAS EN DOS PARTES Y GUARDABARROS PROMINENTES

Pero las berlinettas Pinin Farina tienen doble vida: aunque fueron usadas en las competiciones, terminaron en las rutas normales con poquísimos cambios.

Están caracterizadas por el parabrisas en dos piezas, y los guardabarros prominentes con faros empotrados justo en la punta delantera. Una gran toma de aire en el capot se encarga de llevarles aire a los tres "sedientos" carburadores doble cuerpo Weber.

En el Salón de París de 1954, en octubre, apareció la que puede ser considerada la más linda entre las 375 MM y uno de los "capolavoro" de Pinin Farina. Se trataba de una coupé de estilo americano con una carrocería más imponente que las otras 375 MM Berlinetta. La cola terminaba con dos sutiles aletas que nacían en la parte superior del techo y descendían hasta casi llegar a los faros traseros. La trompa tenía continuidad con los guardabarros, que en sus extremidades tenían dos faros sutiles, mientras que otros faros, las luces altas, estaban ubicados en el interior de la parrilla ancha y baja. Detrás de las ruedas delanteras, a lo largo de los laterales, por primera vez apareció ese diseño cóncavo que hizo famoso, pero muchos años más tarde, ¡al Chevrolet Corvette!

UNA LINEA QUE CONQUISTO TAMBIEN A ROBERTO ROSSELLINI

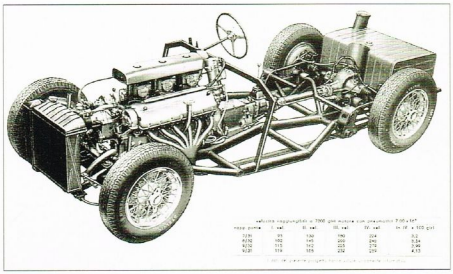
El auto había sido pedido por Roberto Rossellini, director de cine y amante de los automóviles, entusiasta admirador de las Ferrari.

Volante de aluminio con aro de madera para la 375 MM.

Abajo, el autochasis 375 MM en un desplegable Ferrari. A la izquierda, una 375 MM Competición.

AÑOS DE GRAN ACTIVIDAD

En 1953, la Casa de Maranello presentó un total de nueve autos. Se trataba, además de la 375 MM Berlinetta, de las monoplazas 553 F1 Tiburón y 555 F1 Supertiburón; de la Sport 500 Mondial, que debutó en diciembre en las 12 Horas de Casablanca; de las 625 TF y 735 S, también Sport y equipadas con el primer motor de 4 cilindros firmado por Lampredi; de la 340 MM, "botecito" para sobresalir en el recién nacido Campeonato del Mundo Sport, y de los dos autos para ruta 250 Europa y 375 América, presentados en octubre en el Salón de París.



LOS PILOTOS

Olivier Gendebien, el caballero con el pie pesado

A pesar de correr por pasión y no por profesión, fue uno de los máximos intérpretes de las Ferrari Sport. Ganó cuatro veces las prestigiosas 24 Horas de Le Mans.

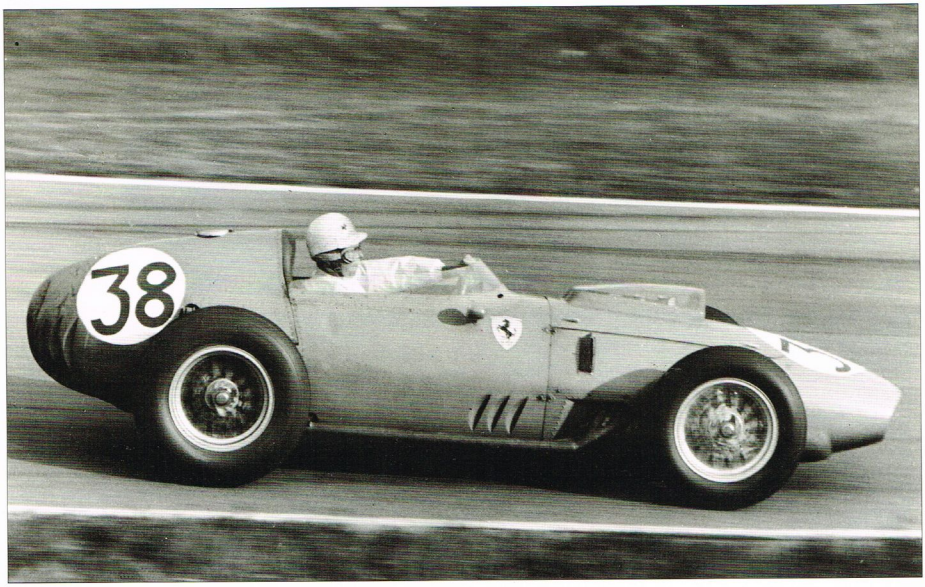
Piloto entre los más veloces al volante de autos Sport y GT, Olivier Gendebien ganó repetidamente algunas de las más importantes carreras del mundo, a pesar de seguir siendo, en el fondo, un amateur: un magnífico amateur que obtuvo, justamente con la Ferrari, sus triunfos más significativos. Nacido en Bruselas el 12 de enero de 1924, de una familia de la alta burguesía belga, y estudió en el colegio Saint-Pierre d'Uccle.

EN 1943 PARTICIPA EN LA RESISTENCIA BELGA

Durante la guerra, Bélgica es ocupada por los alemanes y, en 1943, Olivier ingresa en la Resistencia. Con el ejército clandestino se vuelve paracaidista en Inglaterra y participa en la contraofensiva de las Ardenas.

TRABAJA EN EL CONGO, LUEGO DESCUBRE EL MUNDO DE LAS CARRERAS

Al final del conflicto, se recibe de agrónomo y, entre 1948 y 1952, trabaja en el Congo, dirigiendo un plan de urbanización en Stanleyville. Ahí se hizo



Gendebien, con el casco blanco, habla con Hawthorn y Tavoni en 1957.

LA CARRERA DE OLIVIER GENDEBIEN

Olivier Gendebien (Bruselas, Bélgica, 12 de enero de 1924) fue uno de los protagonistas de las grandes carreras internacionales de velocidad y duración entre mediados de los años Cincuenta y comienzos de los Sesenta. Enzo Ferrari escribió de él que "arriba de un auto sabía transformar la nobleza de sus orígenes, que sentía en sus venas, en elegante y cuidadoso ímpetu. Gendebien manejaba sin brusquedad, cuidaba bien el auto que le confiaban, era un cronómetro sobre el cual se podía contar para todas aquella hazañas que requieren constancia, carácter e inteligencia". En Fórmula 1, entre 1956 y 1961, participó en 14 carreras válidas para el Campeonato del Mundo (8 con Ferrari, 5 con Cooper y una con Lotus), conquistando un segundo (GP de Francia 1960), un tercero, dos cuartos y un quinto puestos. Su mejor ubicación en el Mundial la obtuvo en 1960, clasificándose sexto con Cooper-Climax Yeoman Credit.

Olivier Gendebien, en el GP de Italia 1959 con la Ferrari Dino 246 F1, a la izquierda. Arriba, el piloto belga en Monza en 1958.

amigo de un piloto de rally, Charlie Fraikin, su compatriota, que le habló con entusiasmo de las carreras automovilísticas.

EN 1953 CORRE CON UNA FERRARI POR PRIMERA VEZ

De regreso a su patria, en 1952, Olivier decidió "medirse" y se inscribió con un Veritas Sport en el GP de las Fronteras en Chimay, donde llegó sexto. En 1953 "descubrió" la Ferrari: un "botecito" 2 litros que le prestó un amigo, con el cual ganó una carrera menor en el circuito de Francorchamps.

Siguió un período de actividad en los rallies. Con Fraikin, sobre un Jaguar Mk VIII, fue segundo en la categoría GT en el Rally de Travemünde y segundo absoluto (con un Jaguar XK 120) en la Liegi-Roma-Liegi, además de (con un Fiat 1100) en el Rally de Marruecos. En 1954 obtuvo su primera victoria internacional (Rally de los Tulipanes, con Alfa Romeo 1900), ganó la categoría GT en las Mil Millas (con Jaguar XK 120) y es nuevamente segundo en la Liegi-Roma-Liegi (con Lancia 2,5).

1955 ES EL AÑO DE LA CONSAGRACION

En 1955 se consagró como piloto de excepcionales cualidades. Al volante de un Mercedes Benz 300 SL, con Pierre Stasse como copiloto, se impuso en la carrera Liegi-Roma-Liegi y en la Copa de Oro de los Dolomitas, mientras que haciendo pareja con Gilberte Thirion alcanzó el primer puesto en la Estrella Alpina.

Su talento fue reconocido por Ferrari, que lo contrató y lo hizo debutar con una 500 Mondial en la Aosta-Gran San Bernardo, donde fue segundo absoluto detrás de la 750 Monza de Maglioli. Pero la cita siguiente con el Cavallino Rampante fue desastrosa: en las pruebas de Tourist Trophy, en el circuito de Dundrod, Olivier salió de pista y se quebró el brazo y algunas costillas.

Se recuperó pronto y estuvo listo para el comienzo de 1956, el primero de siete años de grandes logros, obtenidos siempre con la Ferrari (con excepción de las 12 Horas de Sebring 1960, disputadas con Porsche).

Su historial es realmente asombroso: un Giro de Sicilia (1957); dos 12 Horas de Reims

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Eugenio Dragoni, un milanés enamorado de las carreras

Dirigió el Equipo de Carreras del Cavallino en Fórmula 1 de 1962 a 1966. Su compromiso con el mundo de las competencias no representó jamás una profesión sino un hobby de alto nivel, que anteriormente lo había llevado a fundar la Escudería Sant Ambroeus.

(1957 y 1958 con Frère); tres Tour de France (1957, 1958 y 1959 con Luciano Bianchi); cuatro 24 Horas de Le Mans (1958, 1961 y 1962 con Phil Hill; 1960 con Frère); tres Targa Florio (1958 con Musso; 1961 con von Trips; 1962 con Mairesse y Ricardo Rodríguez); tres 12 Horas de Sebring (1959 con Phil Hill, Daigh y Gurney; 1960 con Hermann; 1961 con Phil Hill); una 1000 Km de París (1960 con Luciano Bianchi); una 1000 Km del Nürburgring (1962 con Phil Hill).

Sin embargo, no fue tan exitoso en F1, aunque muestra un buen porcentaje de ubicaciones con puntaje, pese a no haber contado con autos de alta competitividad.

Gendebien en el GP de Italia 1957.

El 24 de junio de 1962, en el día de su cuarto triunfo en Le Mans, anunció su retiro de las competiciones.

El más cálido reconocimiento le fue tributado por Enzo Ferrari: "Dragoni –escribió el Gran Viejo– fue un raro ejemplo de cristalina, desinteresada dedicación al deporte". Un juicio con el cual es indudablemente muy difícil disentir.

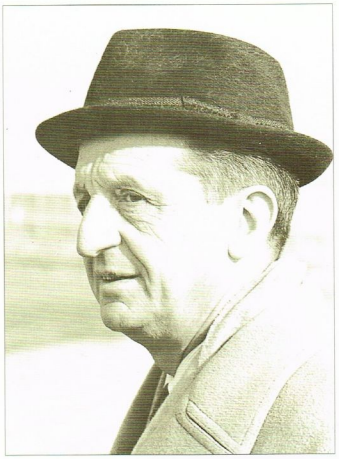
SU PROFESION ESTABA EN LA INDUSTRIA COSMETICA

Nacido en Milán el 14 de abril de 1909, Eugenio Dragoni se construyó una sólida posición económica creando una pequeña pero floreciente industria de cosméticos. Luego de alguna modesta experiencia como piloto, quedó atraído por la organización del deporte del volante, en la que veía muchas carencias pero también muchas posibilidades de una intervención activa. Corre 1951 cuando en Milán ve la luz una institución destinada a un gran porvenir: la Escudería Sant Ambroeus.

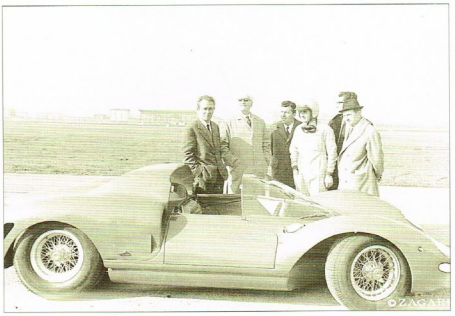
Los fundadores son cinco: Alberto Della Beffa, Franco Martinengo, Alessandro Zafferri, Elio Zagato y, naturalmente, Eugenio Dragoni, que por toda su vida será su alma.

El principal objetivo de la Sant Ambroeus, como de cualquier escudería, es promover la actividad competitiva, pero con una especial atención para los jóvenes talentos que nace de una específica inclinación de

Eugenio Dragoni, a la derecha, junto a un joven Mauro Forghieri en 1965, en Módena.



Dragoni en 1963, cuando era director deportivo del Equipo de Carreras Ferrari.



Dragoni, que sueña con ver un piloto italiano volver a ganar el Campeonato Mundial de F1. Cuando, en la última camada de corredores de Milán, ve surgir la estrella de Giancarlo Baghetti, logra realiza una de sus "obras maestras" políticas: obtiene de la Ferrari, para 1961, la asignación de una monoplaza de F1 –una 156 F1– a la FISA (no la actual autoridad deportiva internacional, sino la Federación Italiana Escuderías Automovilísticas, que el mismo Dragoni fundó en 1953). La FISA le entrega la monoplaza a la Sant Ambroeus y lo demás es historia: Baghetti, con tres victorias consecutivas, hace soñar a todos.

En 1962 Dragoni se vuelve director deportivo de la Ferrari. A finales de temporada, Baghetti se va y, a mediados de 1963, en sustitución del infortunado Mairesse, llega Lorenzo Bandini para acompañar a Surtees. Este, el año siguiente, gana el título mundial, pero luego, paulatinamente, se desgasta la relación. Surtees se queja de los presuntos favoritismos de Dragoni por Bandini. En Ferrari, en cambio, se sospecha de la lealtad del inglés: su contrato le permite correr de vez en cuando en alguna carrera Sport con el Lola (empresa de la cual él es accionista) y un día se descubre que Lola está construyendo un nuevo modelo que se "parece" demasiado a los prototipos del Cavallino. Estalla la guerra: en junio Surtees es despedido y, a fin de año, Dragoni deja la Ferrari.

Arriba, en 1965 en Módena Dragoni, con el sombrero, junto a Ferrari y a Bandini en la presentación de la 330 P.

DESPUES DE FERRARI TRABAJA PARA LA CSAI

Pero Dragoni no deja el deporte. Entre 1963 y 1968, es presidente de la Federscuderie y se hace promotor de varias medidas de seguridad (entre otras, la obligación del uso del casco aun en los autos cerrados). En 1974, la CSAI forma una "selección juvenil" que participa en el Europeo F2. El director deportivo es Dragoni, que sólo tiene el tiempo de seguir a sus "pollitos" en dos carreras. El 25 de abril es comisario de trazado en los 1000 Km de Monza. Poco después de la largada, sufre una crisis cardíaca que le es fatal.

Eugenio Dragoni en 1963 en Monza.

LA CARRERA DE EUGENIO DRAGONI

Eugenio Dragoni (Milán, 14 de abril de 1909 - Monza, 25 de abril de 1974) fue un personaje sobresaliente en el mundo automovilístico, especialmente en los cinco años (1962-1966) en los que fue director deportivo de la Ferrari. Tuvo su momento mágico con el Mundial ganado por Surtees en 1964, mientras que provocó muchas polémicas dos años después, con el alejamiento del piloto inglés del equipo, decisión que fue tomada por Enzo Ferrari, quien a ese respecto comentó: "Sé lo que pierdo, en cambio no sé lo que perdería si lo confirmara". Y de Dragoni escribió: "Siempre alimenté su sueño de llevar un piloto italiano al Campeonato Mundial. La primera experiencia fue cumplida con el entonces prometedor Giancarlo Baghetti, y la segunda con Lorenzo Bandini. La tercera fue cuando realizó el equipo italiano por cuenta de la CSAI, con el firme propósito que iba repitiendo: 'Estoy preparando para usted el futuro campeón. Cuando esté maduro se lo enviaré'".

Las Rojas de Mercury

La Casa de Turín, actualmente desaparecida, durante treinta años produjo muchas versiones en escala de monoplazas y Sport Prototipos con el Cavallino sobre el capot. Modelos actualmente raros.

Fundada en Turín, en 1932, por Attilio Clemente y Antonio Cravero, la Mercury fue una de las casas italianas productoras de modelos de autos más apreciadas y de tradición más sólida. Luego de una serie de producciones por cuenta de terceros, en 1946 la empresa piamontesa (que había creado su propia marca, una rueda dentada con el nombre Mercury en el centro) se lanza a la construcción de modelos de autos, dándole vida en 1951 a la primera reproducción de una Ferrari, la 125 de Fórmula 1 de 1948 (número de catálogo 36), naturalmente pintada del clásico rojo Corsa, con los números de uno a nueve en los costados *o simplemente roja. El modelo* tenía escala 1/40, con líneas bastante aproximadas, con la trompa pintada de plata para simular la parrilla de ventilación del radiador.

LA ESCALA 1/86 TIENE LLANTAS Y NEUMATICOS DE UNA UNICA FUSION

El año siguiente, el mismo modelo apareció también en una serie escala 1/86, con llantas y neumáticos de una única fusión, pintados también de rojo. Las proporciones de este último modelo parecen más acertadas con respecto a la edición de mayor tamaño. En los años siguientes aparecieron otras dos monoplazas de la máxima fórmula: la 555 Supertiburón y la Ferrari-Lancia D50, ambas ingresadas al catálogo en 1956 y ambas en escala 1/43. Fueron producidas con las ruedas de plomo o de aleación pobre, con los números de carrera 66, 84 y 92 para la 555 y 24, 38 y 66 para la D50. En 1961 llegó el turno de la 750 Monza, en escala 1/50, caracterizada por una línea tal vez *demasiado alargada. Reducida* 50 veces con respecto al original, estaba disponible con diferentes números sobre puertas y capot: 12, 24, 48, 66 y 92 para los ejemplares rojos, el 12 para los mucho más raros ejemplares blancos y los, casi imposibles de encontrar, de color verde. En 1966 apareció la serie de las 330 P (en las cuatro versiones: rojo Monza, blanca Sebring, verde Silverstone y plata Nürburgring), la 250 Le Mans y la Dino 206 S. Tenían muchos elementos en común: las 330 P y la Dino 206 S estaban tripuladas por un piloto de plástico sentado al volante; las spiders 330 P y la 250 LM tenían el capot removible, con rueda de auxilio en el interior.

USADAS COMO JUGUETES, A MENUDO ERAN DAÑADAS

Es difícil encontrar estos modelos en condiciones perfectas: usadas como juguetes, estas miniaturas perdían fácilmente el capot o sufrían la irremediable rotura del parabrisas, hechos que perjudican su cotización actual.

De la misma familia, la P2 de

COTIZACIONES

Los modelos Mercury están entre los más buscados por los coleccionistas; especialmente aquellos de los años Cincuenta, caracterizados por líneas más esenciales. Estos son negociados entre las 120 y 180 dólares, mientras se hallan por debajo de 60 los ejemplares del período 1966/1971. Son muy altas las cotizaciones de la serie dedicada a la 330 P, así como las poco conocidas 125 F1 en escala 1/86. En estos casos se habla de una inversión de 50 dólares.

La Dino 206 S 1/43 de Mercury.

La F1 555 Supertiburón Mercury en escala 1/43.

DONDE SE COMPRAN

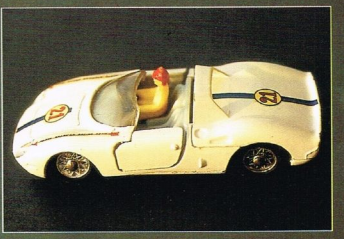
Todos los artículos descriptos pueden ser ordenados a través de los concesionarios Ferrari o adquiridos directamente en la Galería Ferrari, via Dino Ferrari 43, Maranello (MO). Tel. 0039-0536-949714.

1967 (era amarilla, con el número 12 rojo con un círculo negro sobre las puertas) y la hermosa Dino Coupé Pininfarina (verde, muy rara; roja, más común) del mismo año.

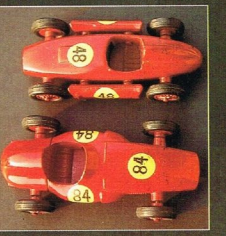
La última de las Ferrari producidas por Mercury (que cerró sus puertas en 1979) fue la 512 S Pininfarina, el futurista prototipo aerodinámico, reproducido en un rojo oscuro con el capot que se abría. Está fechada 1971 y es, tal vez, la menos interesante desde el punto de vista del coleccionista.

DE LA SPORT 330 P A LA SIGMA GP PININFARINA

En 1969, además, hicieron su aparición la hermosa 330 P y la Sigma GP Pininfarina, una monoplaza experimental proyectada por el diseñador de Turín con una particular atención para la seguridad en las carreras de Fórmula 1. En 1970 llegó el turno de la 312 P, ofrecida en dos opciones: blanca (Sebring, según el catálogo de entonces) y roja (Monza); además de los sponsors, diferían los números, respectivamente 8 y 9.



Arriba, una P2 en escala 1/43. A la derecha, la D50 y la Supertiburón 1/43. A la izquierda, la 330 P Sebring, también en escala 1/43.



AUTOMOBILIA

Indumentaria de Gran Premio

De las camperas a los gorros: llega desde Inglaterra una línea joven de indumentaria y accesorios, con el logo y el patrocinio de la Casa de Maranello.

Cuántos de los numerosos objetos expuestos en el interior de los autódromos en los días de los grandes premios de Fórmula 1 son originales Ferrari y cuántos otros son simples imitaciones sin ningún valor? Difícil decirlo con exactitud. Lo seguro es que, con la finalidad de proteger su propia imagen y ligarla a productos de calidad, en Maranello se decidió sumar al propio catálogo Ferrari Idea una línea de accesorios más joven, bien ilustrada en un folleto titulado "Ferrari Official Merchandise".

Camperas deportivas, pilotos, remeras, gorros, buzos, sillas plegables, mochilas, bufandas, banderas, paraguas y portadocumentos: todos los objetos de la pasión para llevar consigo a las pistas y alentar a las Rojas, con el estilo y la firma del Cavallino Rampante.

La elección, especialmente con respecto a la indumentaria, es prácticamente infinita. Tomemos como ejemplo las camperas: existen por lo menos una decena, para todos los gustos. ¿Les gusta el estilo "casual"? Ahí está la Baseball Jacket, con los puños y cintura elastizados, cuello de cuero, obviamente rojo, logo de la Escudería Ferrari bordado sobre el pecho y el nombre Ferrari sobre la espalda. ¿Prefieren un chaleco, acaso acolchado? El de la "Ferrari Official Merchandise" es muy elegante, con el forro interior de tartán trabajado con motivos de rojo y broches a presión; no faltan el emblema adelante y el nombre Ferrari atrás, para los hinchas grandes y pequeños, ya que está disponible en todos los talles, de los tres años para arriba. Lo mismo sucede con la Red Coach Jacket, de nailon liviano con forro de algodón y los habituales logos Ferrari bordados sobre el pecho y la espalda.

El paraguas del Cavallino: perfecto para asistir a las carreras que se desarrollan bajo lluvia.

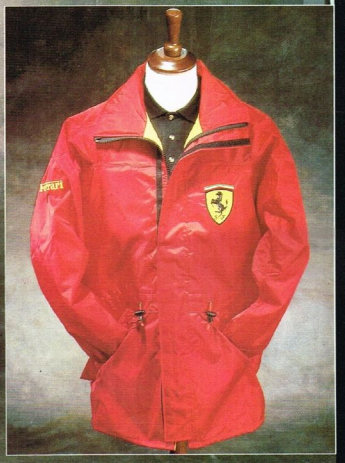
DESDE EL PILOTO AL PARAGUAS DE GOLF

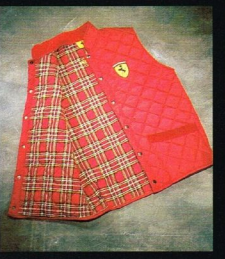
En cambio, si llueve está el piloto (largo 3/4), disponible en

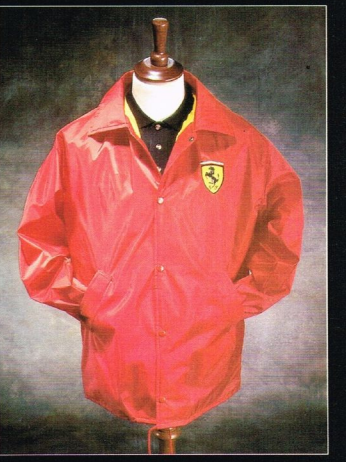
CUANTO CUESTAN

Distribuidos bajo licencia por Nice Man Sports (Bedford House, 69-79 Fulham High Street, London SW6 3JW, England, Tel 0044-171-9738585; fax 0044-171-9738588), los productos ilustrados en el catálogo "Ferrari Official Merchandise" en Italia son distribuidos por Ivano Palazzi de Sassuolo (Tel. 0039-0536-870757). Algunos precios de la boutique del Cavallino: la Coach Jacket cuesta 50 dóalres, la Baseball Jacket 185, el piloto 215, el paraguas de golf 50, las bufandas 15, las mochilas de 30 a 35 dólares. Los gorros para niño cuestan 17 dólares; para adultos, un poco más. Los tapones para oídos y los adhesivos son productos más económicos: 5 dólares.

En la indumentaria del hincha Ferrari perfecto no pueden faltar el gorro y la mochila.







rojo y negro, realizado en una fibra especial que permite la transpiración. El logo de la Escudería está sobre el pecho, mientras que las leyendas, amarillas, están sobre el brazo y sobre la espalda. Combina con el paraguas de golf oficial, rojo, con un gajo que repite el dibujo de la bandera a cuadros y dos logos Ferrari ubicados estratégicamente.

Hay gorros de todas las medidas para asistir a los grandes premios bajo el sol o para protegerse de la lluvia: el modelo es el de béisbol, con visera de dimensiones generosas, de color rojo o negro, disponibles también en simpáticas mezclas (gorro de un color y visera de color contrastante). En el centro, el emblema de la Ferrari (rectangular) o del Equipo de Carreras.

Chalecos acolchados y camperas impermeables con el emblema de la escudería sobre el pecho.

TAPONES PARA LOS OIDOS Y HASTA UN COLLAR PARA PERRO

Para llevar consigo todo lo necesario para una jornada en el autódromo, las mochilas son una compra casi obligada: de dos medidas, están acompañadas por un gran bolso con mangos y correa, donde todo ha sido pensado a medida; tiene hasta un espacio para el teléfono celular.

Además, están los tapones para los oídos, los adhesivos, los llaveros, las bufandas e, increíble pero cierto, un collar para perro, con dos plaquetas para el nombre del animal y la dirección del dueño sobre un costado (y, obviamente, la leyenda "Ferrari" y el Cavallino Rampante, sobre el otro).

LAS REUNIONES

Sicilia en Ferrari

En el otoño boreal, una manifestación con carácter internacional se desarrolla en el escenario de los espléndidos paisajes de la isla del Gattopardo. Es organizada por el Club Palermo.

Para llegar a Sicilia y participar en la reunión organizada por el Ferrari Club Palermo, hay algunos que soportan un traslado de 24 horas en barco, con salida desde Génova; pero merecen igual respeto quienes desembarcan en la isla del Gattopardo desde el resto de Italia. Y, puntualmente, está para recibirlos el clima agradable que hace de esta isla, la mayor del Mediterráneo, con su característica forma triangular, un lugar de ensueño.

La participación en la reunión "Sicilia en Ferrari" es siempre cualitativamente muy válida y muy numerosa: en los últimos años se vieron los autos de David Piper y Bernard Duc, 330 P, 250 GTO y 166 MM, además de los Cavallinos italianos de la mejor tradición: 225 S Vignale, 250 GT Berlinetta Competición, 250 MM Vignale, 275 GTB, Daytona, acompañados por ejemplares que llegaban desde Europa central, como algunas 500 Testa Rossa que raramente el gran público logra admirar y tocar.

Una espectacular foto de las Ferrari participantes en la reunión siciliana.

PARTICIPANTES DE TODO EL MUNDO

Una manifestación internacional, entonces, pero ligada a la tradición automovilística siciliana e italiana, con salida desde la plaza Politeama en el centro de Palermo y traslado a Cerda para revivir los fastos de la Targa Florio, aunque sea en el ámbito de una competencia de regularidad menos exigente. Scillato, Caltavuturo, Polizzi, Collesano, Campofelice di Roccella, la recta de Buonfornello y otra vez Cerda: un anillo de 72 Km que pasó a la historia y que los participantes de la reunión "Sicilia en Ferrari" pueden volver a descubrir hoy. En las jornadas siguientes, el programa incluye una etapa en pista, en Pergusa, y dos cronotrepadas, la Monreale-San Martino delle Scale y la Trapani-Monte Erice, para volver a recorrer idealmente lo mejor del automovilismo deportivo siciliano, llevado a su punto máximo por personajes como Nino Vaccarella, múltiple ganador en la Targa Florio y siempre apreciado huésped en las jornadas dedicadas a la Ferrari.

Una Dino 246 GTS corriendo entre las colinas sicilianas.

"Rojas" viejas y nuevas en la reunión Sicilia en Ferrari.

COMO PARTICIPAR

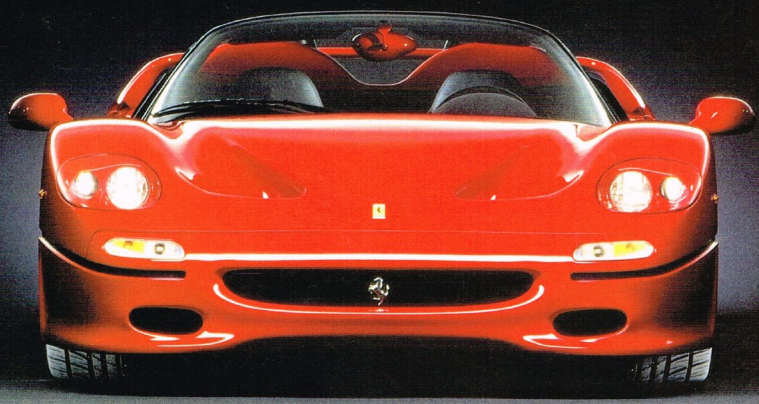
Quien quiera inscribirse en la reunión "Sicilia en Ferrari" (abierta sólo para los autos del Cavallino Rampante, sin otras restricciones) puede contactar a los organizadores del Ferrari Club Palermo al 0039-091-528817. La reunión se desarrolla en el otoño boreal, aunque la fecha de la próxima edición todavía no fue comunicada.

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger con Ferrari 412 T1 en el Gran Premio de Italia 1994: se clasificará segundo.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

Sport 315 S,
protagonista en las Mil Millas

328 GTB y GTS,
el "capolavoro" de Pininfarina

Modelismo,
todas las 333 SP

La Ferrari
entra en Internet